平成20年度事業報告書

（自　平成20年４月１日
至　平成21年３月31日）

社団法人 日本造船工業会

目　　次

第１　組　　織 …… 1

１．会員・準会員 …… 1

(1) 会員 …… 1

(2) 準会員 …… 1

２．総　　会 …… 1

３．役員、相談役及び顧問 …… 1

(1) 理事及び監事 …… 1

(2) 会長及び副会長 …… 2

(3) 専務理事及び常務理事 …… 2

(4) 相談役及び顧問 …… 2

４．常設委員会 …… 2

５．会　　議 …… 2

６．事　務　局 …… 3

第２　事　　業 …… 4

１．企画委員会関係 …… 4

Ⅰ．企画関係 …… 4

(1) 新造船建造需給予測 …… 4
(2) 人材対策 …… 5
(3) 鋼材の需給動向 …… 8
(4) シップリサイクル …… 9
(5) 造船関係資料 …… 9

Ⅱ．業務関係 …… 10

(1) 新造船概況 …… 10
(2) 船舶修繕・改造工事概況 …… 10
(3) 業務部会活動概況 …… 11
(4) 鋼材所要量調査 …… 12

Ⅲ．国際関係 …… 12

(1) 民間交流 …… 12
(2) 海外造船事情の調査 …… 15
(3) OECD（経済開発協力機構）造船部会 …… 15

Ⅳ．艦艇関係 …… 15

(1) 艦艇造修基盤の整備 …… 15
(2) 防衛省委託事業への対応 …… 17
(3) 防衛省への協力 …… 17

Ⅴ．メガフロート関係 …… 18

２．技術委員会関係 …… 18

(1) 造船技術開発の推進 …… 18
(2) 基準･規格への対応 …… 19
(3) IMO 事業への協力 …… 20
(4) 環境問題への対応 …… 21
(5) 生産技術に関する取り組み …… 21
(6) 造船技術者社会人教育センター …… 23
(7) 造船学術研究推進機構 …… 23

３．労務総務委員会関係 …… 23

Ⅰ．総務財務関係 …… 23
(1) 広報関係 …… 23
(2) 環境関係 …… 24
(3) 法規・株式関係 …… 24
(4) 財務関係 …… 24

Ⅱ．労務安全衛生関係 …… 25

(1) 春季交渉関係 …… 25

(2) 労務安全衛生関係 …… 26
(3) 福利厚生対策 …… 28
(4) 造船産業労使会議 …… 28
(5) 造船業界合同就職フォーラム …… 29

４．中手造船委員会関係 …… 29

５．事務連絡組織関係 …… 29

［付　表］

会員名簿 …… 30
役員名簿 …… 31
相談役・顧問名簿 …… 32
平成 20 年度 新造船受注・工事量一覧表 …… 33
社団法人日本造船工業会 組織図 …… 34

第 1　組　　織

1．会員・準会員

(1) 会員

本会会員数は、法人会員 20、団体会員１、計 21 であり、年度中の異動はなかった。

年度末における会員の現況等は、巻末「会員名簿」の通りである。

(2) 準会員

本会準会員数はゼロであり、年度中の異動はなかった。

2．総　　会

本年度は、第61回通常総会を平成20年６月17日に本会第１・２会議室で開催し、平成19年度事業報告書並びに同決算書の承認、平成20年度事業計画並びに同予算の承認、平成20･21年度防衛省受託事業契約に係る締結決定の理事会への委任、平成20・21年度日本財団助成金交付申請決定の理事会への委任を決定した。

また、本年度は、12月16日に臨時総会を開催し、桐明公男氏を学識経験者として平成21年１月１日付けで理事（総会後の理事会において常務理事に選任）に選任した。

3．役員、相談役及び顧問

(1) 理事及び監事

本年度は、任期の第２年度に当たることから、任期満了に伴う役員の改選はなかったが、年度中途における指定代表者変更(２名)に伴い、三島愼次郎氏(ユニバーサル造船)、川本隆夫氏(ツネイシホールディングス)が理事に就任する交替があった他、緑川好浩常務理事が退任し、前記臨時総会で桐明公男氏が理事（常務理事）に就任した。年度末の理事は22名、監事は３名である。

本年度末における理事・監事の現況等は、巻末「役員名簿」の通りである。

(2)会長及び副会長

前年度に引続き、会長には田﨑雅元氏(学識経験者)、副会長には元山登雄氏(三井造船)、日納義郎氏（住友重機械)、伊藤源嗣氏（ＩＨＩ)、佃和夫氏（三菱重工)、南尚氏（大島造船)、南雲龍夫氏（サノヤス）の６氏が在任した。

(3)専務理事及び常務理事

前年度に引続き、専務理事に南部伸孝氏が在任したが、緑川好浩常務理事が退任し、前期臨時総会で選任された桐明公男氏が平成21年１月１日付けで理事(常務理事）に就任した。

(4) 相談役及び顧問

前年度に引続き、相談役には、前田和雄氏（三井造船・特別顧問)、合田茂氏（住友重機械・名誉顧問)、藤井義弘氏（日立造船)、相川賢太郎氏（三菱重工・相談役)、岡野利道氏（三井造船・相談役)、西岡喬氏（三菱重工・相談役）の６名が在任した。

また、顧問には前年度に引続き、豊平重孝氏、宇田川新一氏が在任した他、平成21年１月１日に緑川好浩氏が顧問に就任し、年度末の常勤顧問は２名、非常勤顧問は１名となった。

本年度末における相談役及び顧問の現況等は、巻末「相談役・顧問名簿」の通りである。

４．常設委員会

年度当初は、前年度に引続き、常設委員会委員長に、谷口友一氏（企画委員会)、竹内信氏（技術委員会)、玉木貞一氏（労務総務委員会)、南尚氏（中手造船委員会）の各氏が在任したが、平成 21 年６月に技術委員長が三島愼次郎氏、労務総務委員長が江川豪雄氏にそれぞれ交替した。

本年度末における各常設委員会等組織図(含む委員長)は、巻末「本会組織図」の通りである。

５．会　　議

本年度は、総会、理事会、正副会長会議及び常設委員会を適宜開催し、それぞれ

の所管事項の処理に当たった。
理事会は、５月、７月、８月、９月、１月を除き７回開催し、本会会務執行上必要な事項について審議し議決した。また、正副会長会議は、６月、８月、１月を除き９回開催し、本会方針及び重要事項について審議した。企画委員会、技術委員会、労務総務委員会、中手造船委員会は、それぞれの専門分野について調査、研究、立案等を行い、その取りまとめに当たった。

６．事　務　局

事務局は前年度に引続き、総務部、企画部、技術部の３部体制であった。
本年度末における事務局組織（含む所管業務）は巻末の「本会組織図」の通りである。

第 ２ 事 業

１．企画委員会関係

Ⅰ．企画関係

(1) 新造船建造需給予測

企画部会下部機構の需給小委員会は、今後の政策のベースとするため、専門的な観点から、新造船建造需要予測並びに供給力評価を行っている。

平成20年（暦年）の世界全体の竣工量（ロイド統計）は、史上最大の前年から１千万総トン近くも増加し、6,700万総トンに達し、記録を大幅に塗り替えた。海運市況も、年度初めの春先にはバルカー運賃が史上最高値を更新するなど好景気に沸いた。その後市況は一転し、米国発の金融危機の影響が日増しに世界の主要国に伝播し、世界の貿易量が急速に鈍化していったために、船種を問わず、船腹過剰感が強まり、海運市況が急落した。特に、コンテナ船とバルカーの市況下落が顕著であった。また、世界的な自動車産業の低迷によりＰＣＣ（自動車運搬船）の船腹過剰が一気に高まった。市況の急激な悪化により、資金調達に苦労する船主が増え、年度後半の新造船発注量は世界的に実質ゼロという事態にまで陥った。さらには、既発注船でも、船主から竣工時期の延期や船種・船型変更の要請が造船所に寄せられる等、年後半は一層深刻な事態となった。

本小委員会では、４月に新造船需要予測“SAJ2008”（暫定値）を策定し、４月22-23 日にデンマーク・コペンハーゲンで開催された世界需給専門家会議において発表した。暫定値は 2020 年までの年平均の世界建造需要量を、足元 2007 年の建造量とほぼ同じ 5,620 万総トンと見通した。これは、韓国造船協会（KSA）や中国（CSSC・CSIC 傘下の各経済研究所）の予測値と比べ、控えめな数値であった。

しかし、予測策定後、世界経済危機が深刻度を増し、年初には予期し得なかった荷動きの減少という事態に直面し、船腹だけでなく造船設備の過剰感が世界的に顕在化していった。それ故、予測の前提見直しも必須の情勢となり、経済危機の影響を予測に反映させるべく、見直し作業に着手した。

(2) 人材対策

我が国では、団塊世代のリタイア、少子高齢化が進行する中で、産業や職種によっては深刻な労働力不足が生じており、造船業も同様の問題を抱えている。労働需給問題に関しては、若年層、女性、高齢者等の雇用を通じて解消することが最重要であるとの認識のもと、企画部会は人材確保・育成対策に関して総合的に取り組んでいる。

① 労働需給逼迫と広報活動に関する取組み

(a) 中高生向け造船業の壁新聞「Shipbuilding News」の発行

企画部会は、中高生を対象として造船業の重要性と社会貢献をテーマとした社会科副教材としての「壁新聞」の発行を平成18年度に開始した。本年１月に発行した第４号では、造船業の伝統と魅力を伝えるため、テーマを「近代日本と造船業」とし、造船業の歴史を紹介した。

壁新聞(A1版)は、各号とも主として本会会員造船事業所が所在する地域、東京及び大阪の中学・高校（18都府県、約9,300校）に配布している。

加えて、壁新聞の縮小版(A3)も作成し、中学・高校のほか造船所見学者・海事関係機関・博物館などに配布し、造船業への理解促進に供した。

(b) 大学生向け情報提供「Japan Shipbuilding Digest」の発行

近年、造船系学科（学部・修士・博士）を卒業しても造船所に就職する学生は減少傾向にある。

企画部会は、学生の理解を深めるために、会員各社の技術開発と業界トピックスを中心とした情報を提供する「Japan Shipbuilding Digest」を19年２月に創刊した。本年度は計５回、Ｅメールによって造船系学科担当教授に配信した。また、本Digestを本会ホームページに掲載する一方、一般紙・業界紙へも提供した。

(c) 小中学生向け講演

横浜港振興協会は、横浜市内の小中学生を対象として港や海事思想の啓発を目的に、講演、施設見学、体験学習などの事業を行っている。本事業の趣旨が本会の広報活動方針と合致することから、企画部会も当事業に参画し、造船業の重要性、必要性、魅力などを主なテーマとして講演を行った。

(d) テレビゲームを活用した造船業のＰＲ

テレビゲームの中には、インターネット機能を有するものがあり、ここでは人気キャラクターがポジティブなニュースを毎日配信している。10代以上の若年層にテレビゲームの人気が大変高いことから、本会では昨年度から、この

テレビゲームの配信ニュースの中で、造船業を紹介している。今年度は平成21年５月に今治市において開催が予定されている今治海事展及び造船業の役割や重要性を紹介することとし、その製作過程で年度を越した。

(e) 海事局及び海事産業との連携事業

平成19年10月に、国土交通省海事局は、海の大切さや海事産業の果たす役割について、青少年に感動とロマンを与えられるような広報活動を官民一丸となって推進するために、「海事産業の次世代人材育成推進会議」を発足させた。同会議は、本会を含む海事産業関係団体や教育関係者などで組織されている。平成20年度の活動として、「海の月間」など各種イベントでの海事産業のPR、海事産業を学校教科書に掲載するための検討、海事分野における仕事の紹介などを行った。

また、平成20年４月には、海洋国家日本の将来を担う青少年に、海運業、造船業などの仕事について分かりやすく解説し理解してもらうためのポータルサイト「海の仕事.com」を開設した。同サイトでは、青少年はもとより、教育者、保護者の理解を得るためのページも設定しており、本会は、同サイト作成に向けた資料提供などの協力を行った。

(f) 練習船一般公開時におけるPR活動

航海訓練所では、練習船の一般公開を全国の港で年間20回以上行っており、本一般公開には毎回数千～数万人の見学者が訪れる。

若年層への集客力が高く、広範囲に寄港する練習船の一般公開は、パンフレット類を配布するPR活動の場として適している。また、練習船の一般公開に参集する若年層は、何らかの形で船に興味を持っているとの観点から、これらの人達を対象にPR活動を行うことも効果的と考え、企画部会は、イベントに合わせたPR資料を、新規に作成し、配布した。

② 造船現場における技能継承に関する取組み

(a) 経緯

造船技能者を早期かつ確実に育成することを目的に、国土交通省及び日本財団の支援を得て、本会、日本中小型造船工業会（中小造工）及び日本造船協力事業者団体連合会（日造協）で構成される造船技能開発センターが平成16年度に発足している。

研修所は因島技術センター、今治技術研修センター（今治研修所・新来島研修所)、東日本造船技能研修センター（北海道～東海地域)、大分地域造船技術センター、長崎地域造船造機技術研修センター及び相生技能研修センター

の６箇所が稼動している。

予算面では、平成20年度以降の研修事業推進に関し、日本財団から２億円の予算措置がなされている。

今後の活動計画は、平成20～25年度の６年間を一つの区切りとし、この間に新規研修センターの立上げ、機材整備や教材開発などの充実を図り、平成26年度以降、各研修所とも費用面での自立を目指すこととしている。

(b) 受講生の規模

本年度は、新入社員等の研修、各種の専門技能研修、指導者研修を実施し、受講生の総数は572名（19年度545名、18年度430名）であった。これにより、平成16～20年度における研修修了者の累計は約1,770名となった。

(c) 本会の対応

上記造船技能開発センターでは、研修事業の具体的推進を図るために、運営委員会及び下部機構を設けている。本会はそれぞれの機関に委員を派遣し、活動を支援した他、研修事業の動向・ニーズの把握に努め、本会意見の反映に努めた。

③　外国人研修制度並びに実習制度に関する取組み

本会は、外国人技能研修制度の活用策について、業界を挙げて取り組んでおり、企画部会の下部機構として「外国人活用問題検討会」を設置している。

同検討会では、「現行法制度に基づく、外国人研修・実習制度を中心とした外国人受入れ要件の緩和を図り、もって再雇用や定年延長及び外国人で労働力を分担することができる体制を整えるなど、雇用形態の選択肢を広げておくことが重要」との認識の下、関連造船団体（中小造工・日造協）と協調して、具体策の検討を進め、以下の通り、関係方面への説明・要望活動を行った。

(a) 日本経済団体連合会（日本経団連）への意見反映

本会は、日本経団連の「外国人材受入れ問題に関するWG会合」に参加し、造船業界の意見反映に努めた。

平成19年９月に、日本経団連が取りまとめた「外国人研修・技能実習制度の見直しに関する提言」では、造船業界の意見が反映され、「外国人研修生・実習生の①受入れ枠、②受入れ期間、③再技能実習制度の導入などについて、一定要件のもと、外国人材の受入れをさらに推進していくことが不可欠である」とされている。日本経団連は、本堤言を内閣総理大臣、政府与党首脳、関係機関などに建議した。

本年度はこの提言を発展させ、我が国の産業競争力を支え、経済社会の活性

化に貢献する人材の育成・確保に戦略的に進めるため「競争力人材の育成と確保に向けた提言」の検討を開始した。競争力人材としては、日本人材と外国人材双方の育成・確保が必要であり、外国人材については、本会が提案している再技能実習制度を導入し、再技能実習生を高度人材として受入れるべきであるとしている。提言を取りまとめつつ、年度を越した。

また、再技能実習制度は、法改正を伴わなくとも導入できると理解していることから、日本経団連は、「高度人材受入推進会議（平成20年7月内閣府に設置）」に様々なレポートなどの検討材料を提供し、同制度の導入を働きかけている。同会議には内閣官房長官が招集、経団連副会長が委員に就任している。

(b) 経済産業省との連携

経済産業省は、外国人材の受入れに対する産業界の意向を受け、「外国人受入れ要件の緩和と適正化」に関して検討を行っている。今年度は、再技能（高度）実習制度の導入を推進するために、２年間の実習期間を追加した場合のメリットを整理し、今後の法務省、厚生労働省など関係先との折衝に備えたいとの意向がある。

本会は、同省からの実習期間と技能向上の相関についての調査研究への協力要請を受けて、海事局、海上技術安全研究所と連携して対応に当たった。

具体的には、(財) 国際研修協力機構（JITCO）に委員会を設置し、取りまとめ作業を行った。

調査研究の結果、実習期間を２年追加することで、より高度な技能の習得が可能になることが立証できた。これにより、技能実習生を受入る企業のみならず、技能実習生が習得した、より高度な技能を母国に持ち帰ることで、「技術移転による国際貢献」という、外国人研修制度の本来の目的も達成することとしている。

今回の研究結果を報告書として取りまとめ、関係方面との折衝に活用することになる。

(3) 鋼材の需給動向

平成20年に入り、鉄鉱石、原料炭及び運賃の上昇を背景に、鉄鋼業から急激かつ大幅な鋼材価格の値上げ要請があった。報道では本年度上半期分でトン当たり約３万円の値上げが実施されたとしている。造船契約上、既受注船についてはコストアップ分を既契約の価格に転嫁することが難しいことから、造船業は鋼材価格の上昇と需給逼迫という二つの課題に直面し、極めて厳しい状況に置

かれた。４月に、本会会員の今後３年間の造船用鋼材使用量見込みを調査し、その結果を日本鉄鋼連盟に示し、鋼材の安定供給についての理解を求めた。その後、９月の世界的な経済危機の影響により、わが国製造業の鋼材需要も落ち込んだことから造船用鋼材の供給不安は解消に向かった。

(4) シップリサイクル

シップリサイクルの推進については、平成17年11月に開催された国際海事機関（IMO）の第24回総会において、シップリサイクルに関する新たな国際条約を平成20年から21年の間に採択できるように作業を進めるとの総会決議がなされた。この条約化に向けた作業は、IMOの海洋環境保護委員会（MEPC）を中心に進められており、本会としては、企画委員会企画部会に設置した「シップリサイクル小委員会」を中心として、積極的に対応にあたった。

具体的には、シップリサイクル条約草案及びインベントリ（船のどこに有害物質が存在するかを示した一覧表）の作成ガイドライン案をはじめとする関連ガイドライン案の検討を行い、国土交通省の「シップリサイクル検討委員会」に設けられたワーキンググループにおける審議を経て、MEPCへ意見書を提出した。平成20年10月に開催された第58回海洋環境保護委員会（MEPC58）において、条約の草案については、条約発効要件等の一部を除き合意に達し、承認されることとなった。

また、11月から12月にかけて、シップリサイクル条約の概要を広く周知し、新造船のインベントリ作成について関係者の理解を深めることを目的にシップリサイクル・セミナーが開催された。本会も共催団体として、全国５会場で開催された本セミナーに、積極的に参画した。

(5) 造船関係資料

①　造船工業会ニュース

平成20年度においては、造船工業会ニュース115号から126号までを発行し、会員各社の業務の参考に供した。内容としては、海上運賃、新造船船価及び外国為替レート等の毎月の動きに加え、世界の新造船工事状況、本会会員会社の竣工船実績調査などの統計類を定期的にまとめた。また、韓国及び中国における造船業の動向については、重点的にとりあげた。

②　造船関係資料（和文・英文）

工事量、船腹量、荷動量、売上げ、人員数など造船関連の資料を取り纏めた

「造船関係資料（和文・英文)」を作成し、会員各社の参考に供した。また、会員会社以外のマスコミや金融関係者等へも正確かつ最新の造船業の実情を理解してもらうべく、従来に増してデータの更新頻度を高め、本会のWEBサイトにも掲載した。

③　造船工業会英文パンフレット

国際会議や海事展において、日本造船業の存在をアピールするために、本会の事業概要、組織、会員会社の情報（連絡先、設備能力）などをカラーで紹介する英文パンプレットを作成し、各種イベント等で配布した。

Ⅱ.業務関係

(1) 新造船概況

20年度上半期は、新興工業国の継続的な経済成長を背景とした海上荷動量の増大と乾貨物船の旺盛な需要に支えられ、高いレベルの新造船発注が持続したものの、９月以降の世界的な経済危機により、10月以降は新造船商談が止まった状況が続いた。

平成20年末頃から、韓国や中国の新興造船所を中心として、契約キャンセルや引渡し延期の動きが表面化したが、わが国ではかかる動きが出ているとの情報はなかった。

わが国の平成20年度の建造許可実績は、595隻、22,653千総トン（前年度比44%増加）となった。金額ベースでは2兆7,569億円（前年度比55%増加）となり、総トン数以上に金額ベースの増加率が大きく、一定の船価レベルが維持されている。

建造許可実績の内訳は、国内船が1,073千総トン（前年度比3.6倍)、輸出船は21,580千総トン（同40%増加）で、全受注量に対する輸出船の比率（総トンベース）は95%であった。船種別では、貨物船が15,441千総トン（同37%増加)、油槽船は7,163千総トン（同60%増加)、バルクキャリアが、9,721千総トン（同27%増加）で、全受注量の4割強を占めた。その他では一般油送船4,680千総トン(同104%増加)、自動車専用船3,418千総トン(同107%増加)、コンテナ船1,484千総トン（同前期並み）となっている。

(2) 船舶修繕・改造工事概況

平成19年度下半期の船舶修繕・改造工事量（本会会員ベース）は、748隻（前年

同期比６％増加)、9,503千総トン（同4％増加)、売上高は37,498百万円（同12％増加)となった。これにより19年度合計では、1,528隻(前年度比3％増加)20,413千総トン（同8％増加)、売上高は110,509百万円（同15％増加）と、それぞれ前年度を上回る結果となった。

20年度上半期の船舶修繕・改造工事量（本会会員ベース）は、772隻と、前年同期とほぼ同数であったが、総トン数は、10,376千総トン(前年同期比5％減少)、売上高は、64,659百万円（同11％減少）となった。

(3) 業務部会活動概況

業務部会では、当面する以下の諸問題について対応を行った。

① 鋼材価格変動に対するリスク回避策の検討

平成19年度後半からの鋼材需給逼迫と鋼材の原材料価格の上昇の経験から、今後も鋼材価格の上昇が懸念されることから、業務部会は、鋼材価格の変動に対するリスク回避策の検討を行った。

特に、有効と考えられるエスカレーション条項の導入について検討を行い、同条項において必須である合理的かつ客観的な鋼材価格の指標設定に注力した。その結果、概ね造船用鋼材価格のトレンドに沿っていると判断される指標として（財）経済調査会の積算資料を採用することとした。

同条項導入に向けた詳細かつ具体的な検討については、今後の状況を見た上で、再検討することとした。

② 船舶の建造許可申請の簡素化

前年度に引き続き、船舶の建造許可申請手続きの簡素化を海事局に要望した。当局からは、建造許可調査書・工数山積表の削除、建造船舶使用計画明細書の簡素化について提案があり、これを検討しつつ年度を越した。

③ ロイド新造船受注量統計の充実

ロイド受注統計は、わが国の現状を十分に反映していないといった問題が指摘されていた。その原因は、ロイドによるアンケート調査項目に問題があることが判明した。これに対し昨年度末、業務部会は、「アンケート調査項目の簡素化」をロイドに要望した。その結果、今年度から調査項目を「契約時期」、「船種」、「総トン数」、「竣工時期」の４項目に簡素化した上で引続き、ロイドに調査協力することとなった。

(4) 鋼材所要量調査

本会会員の造船用鋼材（海洋構造物用を含む）の購入量調査を定期的に行った結果、平成20年度の購入量実績は463万トンとなり、前年度実績（424万トン）を39万トン上回った。21年度購入量見込は483万トンとなっている。

また、本年度から上記調査に加え、鋼材及び舶用機器の需給状況を的確に把握するための調査も合わせて実施した。調査結果は、いずれも会員会社にフィードバックし、業務の参考に資した。

Ⅲ．国際関係

(1) 民間交流

① 日韓欧米中（JECKU）造船首脳会議

第17回JECKU造船首脳会議は､11月５日～７日に宮崎市において田﨑会長を議長とし開催された。日本、欧州、中国、韓国、米国の主要造船所の首脳をはじめ総勢81名が参加した。本会議に先立って、９月３日～５日に、名古屋市において、各極の実務者レベルで構成されるJECKU専門家準備会議(EPM)を開催し、本会議の準備に当たった。

本会議では造船業を取り巻く諸問題のうち、需給環境、資機材調達問題、船舶の環境規則対応など世界造船業に共通する諸課題につき、率直な意見交換を行い、首脳間の相互理解を促進した。

特に、今次会議では足元の経済環境急変に伴い、金融問題にまで踏み込んだ意見の交換がなされた点が特徴的であった。

同会議の議長声明の骨子は以下の通りである。

- 足元の造船需要は弱含みであることに留意する。造船業が健全で均衡のとれた業界として発展していくために長期的な視野で経営を行うべきであること。
- 再び急激な造船コストの高騰（特に鋼材コスト）が将来起きないよう、関係業界に対し、造船業界の懸念を表明する。
- 船舶の規制強化では、安全と環境改善に最善を尽くすために、各極が力を合わせ取り組む。CESS（造船関係専門委員会）活動を大いに評価し、更なる支援を行う。また、知的財産権の重要性を業界内にとどまらず、関連業界へも積極的に広めていく。

② 主要造船国との交流

本会は、従来から欧州造船工業会（CESA)、韓国造船協会（KSA)、中国船舶工業行業協会（CANSI）の各国の造船業界と親密な交流を行っている。本年度も引続き造船市況や業界を取り巻く諸問題について意見交換し、各国造船業の現状把握並びに日本の造船業界の考え方が理解されるよう努めた。

特に、韓国の造船業界とは共通課題が多く、あらゆるレベルで意見交換を密にする必要があることから、平成16年に事務局間の日韓造工非公式事務局会議を立ち上げた。本年度は第９回目を、10月に韓国で、第10回目を、１月に日本で開催した。同会議では、世界的経済危機による需給環境の変化、中国や韓国の新興造船所の設備拡張、資機材、労働力、環境規則、知的財産権など多岐にわたる問題について率直な意見交換を行った。

また、３月に本会事務局代表が中国を訪問し、中国船舶工業行業協会（CANSI）副会長、中国船舶重工業集団（CSIC）幹部、中国船級協会（CCS）会長らと非公式会議を持った。会議では、過剰設備問題、今後懸念される不況についての対策、両国造船業が抱える諸課題や相互協力等について率直な意見交換を行った。

その他、実務者ベースでは、中国の各地方政府関係者、フィリピン政府、韓国や欧州の造船・舶用関係者、ドイツ・コンサルタントなどの来訪者との情報交換を通じ、日本造船業の現状理解の促進に努めた。

③　CESS（造船関係専門委員会）の活動

日本、欧州、中国、韓国、米国の主要造船事業者及び業界団体の代表で構成されるCESS（Committee for Expertise of Shipbuilding Specifics、造船関係専門委員会）は、平成17年秋に、旧Committee for the Elimination of Substandard Ships（サブスタンダード船排除委員会)から発展的に改組された組織である。CESSは、従前のサブスタンダード船排除活動に加え、環境や安全に関わる技術的課題に対し、世界の造船業界が協調し、対処策を調整する組織として機能の強化が図られている。その議長には本会国際部会長の岩本洋氏が就任している。CESSの本年度中の主要な活動は以下の通り。

(a) CESS年次総会関連：

９月に、名古屋市において年次総会を開催し、年間活動報告、トライパタイト会議対策、CESS組織の今後のあり方等を議論した。

(b) IMO NGOステータス：

CESSはIMOのNGO取得に向け鋭意準備を進めてきた。特に、資格要件・組織・財政面などを多角的に検討した結果、本会としてNGO取得は、CESSよりむし

ろASEF（アジア造船技術フォーラム）を組織母体とした活動が近道であると判断したところで、年度を越した。

(c) 塗装問題：

10月下旬韓国・釜山でCESS日韓中の塗装専門家会合を開催し、PSPC・COTCPS等（塗装基準）の対策を議論した。また、３月に、米国で開催されたNACE（米国塗装団体）主催のマリン塗装フォーラムに参加し、NACEと造船業界との関係強化の重要性を呼びかけるとともに、PSPC業界ガイドライン作成の動きをフォローした。

(d) IACS関連：

12月ロンドンで、IACS（国際船級協会）理事会で関連業界との会合が併催され、造船関係者代表としてCESS議長が出席した。GHG（温室効果ガス)、知的財産保護、塗装問題に対する造船業界の意見反映と関係者間の協力強化を図った。また、CESS議長は11月及び１月のIACSステークホルダーズパネル会合にも参加し、造船業界の求めるIACSの役割について意見を述べた。

(e) GBS（目標指向型の新造船構造基準）における知的財産権問題：

１月及び２月、知的財産保護問題に関する造船・船主・船級の専門家会合を欧州で開催した。その後、数次にわたる関係者間での調整を経て、IMOへの共同提案文書(GBSにおける設計情報の透明性と造船所の知的財産権保護）を作成し、次年度早々に提出する運びとなった。

(f) その他関連業界会合への参加：

以下の各種会合に参加して、造船業界の意見を効果的に発信し、関係先の理解を求めた。

・４月、インタータンコ年次総会（於：トルコ）
・６月、トライパタイトのGHG会合（於：ロンドン）
・11月、アジア船級会議（於：インド）
・12月、OECDワークショップ（於：パリ）
・３月、21年秋に開催予定の韓国トライパタイト会議の事前準備会合（於：米国）

④　トライパタイト会議（造船・船主・船級、３者会議）

造船・船主・船級、３者の共通課題について、自由に意見交換し合う場として、平成14年、トライパタイト会議が発足し、同会議は、毎年継続的に開催されている。

11月、中国・北京トライパタイト会議では、CESSの活動を踏まえ、総合的視

野にたって、造船業界の意見を発信した。
主なテーマは、「GHG削減問題、知的財産権問題、カーゴオイルタンク塗装問題、ライフボートの安全問題」などであった。

(2) 海外造船事情の調査

韓国､中国を中心とする調査を継続的に行い､その結果を会員会社に周知した。
韓国については、造船関連情報をはじめ、経済、雇用状況などについても、新聞記事、金融機関のレポート、研究所報告書などに基づき整理した。中国については、現地事務所のレポート、政府発表統計を中心に整理し、会員会社の参考に供した。
その他、ロイド統計、クラークソン統計、ファンレー統計などを随時整理し、世界造船市場の動向把握に努め、関係者からの問い合わせに適切に対応した。

(3) OECD(経済協力開発機構)造船部会

OECD 造船協定は、平成６年の基本合意以降、米国が批准せず未発効のままとなっていた。その後、米国を除いて新たな造船協定交渉が進められたが、それも中断されている。12 月の第 107 回 OECD 造船部会会合において、議長より、交渉再開の是非について、各国の見解を見極めつつ今後決定していきたいとの方針が示された｡同造船部会と併せ OECD 非加盟の造船国も参加した官民合同のワークショップ会議が、12 月に開催され、本会も同会議に参加した。金融・経済危機下における造船需要の見通し、造船市場の構造変化及びそれらの変化に対する政府が講ずべき対策等について意見交換が行われた。会議では、短中期的に造船市場の見通しは明るくはないが、係る環境下でも各国政府は苦境に陥った造船所に対する保護主義的施策を採るべきでなく、市場原則に需給調整機能を委ねるべきとの意見が多くの参加者から述べられた。

Ⅳ．艦艇関係

(1) 艦艇造修基盤の整備

①　平成21年度予算

防衛省艦船及び海上保安庁巡視船艇の建造･技術基盤を維持していくために、安定的・継続的な艦艇建造隻数及び研究開発費の確保を関係先に要望した。
防衛省艦船については、４隻1,888億円が、また、海上保安庁巡視船艇につい

ては、26隻（内継続17隻）246億円の建造予算がそれぞれ確保された。

② 自民党国防３部会との意見交換

平成21年度防衛関係予算について、自由民主党国防３部会（国防部会、安全保障調査会、基地問題対策特別委員会）と防衛関係４団体（本会、経団連・防衛生産委員会、日本防衛装備工業会、日本航空宇宙工業会）との意見交換会が12月に開催された。本会からは、会長及び艦艇部会幹部が出席し、過去数年の艦艇建造隻数及び予算額の推移を説明し、中期防衛力整備計画の着実な実施及び21年度艦艇建造予算の満額確保を要望した。

③ 防衛参事官との意見交換

防衛省から、将来にわたり健全な防衛生産・技術基盤を維持するため、官民相互の意見交換会を開催したいとの意向が示された。これを受け、11月に意見交換会を開催し、防衛省から、防衛参事官（総合取得改革担当）、審議官、経理装備局装備政策課長、経理装備局艦船武器課長が、本会からは、艦艇部会幹部ほか各社営業部長クラスが出席し、相互理解に努めた。

④ 艦艇建造代金繰延べに係る対応

防衛省は財政事情が厳しいという理由により、平成9年度から歳出化経費の繰延べを防衛産業界に要請してきている。平成21年度も引き続き本会に要請があったので、艦艇部会は造船業界の厳しい現状を説明し、早期に適切な状態に戻してほしい旨要望した。

⑤ ワークマンシップ強化への取り組み

ワークマンシップ強化を図るため、１月に、艦艇部会艦船技術小委員会を窓口に、防衛省と共同で、「ワークマンシップ向上対策検討会」を開催した。同検討会では、防衛省から故障事例及び各種指導事項等を作業員に浸透させる方策が提示された。更に、本件に関する各社取り組み状況について報告し、情報交換を行った。

また、各社の工事担当者を委員とする分科会を設置し、更なるワークマンシップの強化を図った。

⑥ 資機材高騰に係る要望

艦艇部会では、業務小委員会が中心となり艦艇用資機材の高騰に関する資料のとりまとめを行い、６月と８月に、防衛省の関係部署に以下の２点を要望した。

・平成21年度以降予算要求される各種艦艇に対して適切な予算が確保されること。

・資機材の高騰など特段の事情変更があった場合には、必要に応じて防衛省と造船所の間で協議をもつこと。

更に、海上保安庁の関係部署に対しても、10月に、同様の要望を行った。

(2) 防衛省委託事業への対応

防衛省が推進する委託事業について、本会では理事会の議を経て、下記13件について受託契約を締結し、履行期限までに報告書を提出した。

① 海上幕僚監部

・艦船検査共通仕様書船体部材料及び部品検査(耐圧昇降口ふた潜水艦)等の原案及び解説原案の作成
・艦艇建造の合理化に関する調査研究（その２）
・入渠間隔延伸に関する調査研究
・艦船の取扱説明書等の共通化に関する調査研究
・艦船造修整備規則（船体部）の改正案に関する調査報告書の作成
・効率的な艦艇調達に関する調査研究
・ケーブルの防火貫通要領に関する技術資料の作成
・スターリング機関発電システム等の艦船検査共通仕様書原案の見直し（その１）
・艦艇に適用可能な商船の防火思想及び設計条件等に関する調査研究

② 技術研究本部

・グライダー型水中推進方式に関する技術動向調査
・船舶設計基準（水上艦船用）に関する基礎資料の作成
・船舶設計基準（潜水艦用）に関する基礎資料の作成
・機関部ぎ装設計データブック（潜水艦）の作成

(3) 防衛省への協力

海上自衛隊幹部学校長より、幹部候補生を対象にした「国家後方態勢における艦船の建造」について、産業界の立場からの講義の要請があったので、艦艇部会は、６月と10月に、専門家を派遣し、講義を行った。

Ⅴ．メガフロート関係

本年度も、引き続きメガフロート関連情報の収集と分析を進めた。また、海洋施設への活用に関する各種問い合わせに対しても適切な対応を行った。

２．技術委員会関係

(1) 造船技術開発の推進

技術委員会では、LCV（Life Cycle Value）向上船の開発事業は普遍的なテーマであることから、平成18年度にLCV向上に繋がる下記テーマを定め、更なる研究を推進することとした。

一方、船技協（日本船舶技術研究協会）においても、平成19年度から下記①、②、③の各研究を推進する動きがあったことから、本会と船技協で調整の結果、船技協の委員会に本会が参画する体制で推進した。

① 超大型コンテナ船の船体構造鋼板の高降伏強度・極厚化に対する安全対策

近年、コンテナ船の大型化が急速に進展しており、極厚鋼板の溶接部の脆性破壊が懸念されている。

本研究は、極厚鋼板を使用した船体構造の安全性確保に資する調査研究であり、就航船、新造船をカバーする総合的な安全対策を策定することを目的としている。

本年度は、２年間の研究期間の最終年度として50mm以上の極厚鋼板を使用した大型コンテナ船を対象とした、脆性亀裂発生防止に対する安全確保のための対策及び脆性亀裂伝播防止対策を作成した。

② 実海域性能評価指標の開発

燃料価格の高騰を背景として、船主には燃費性能評価に対するニーズが高まっている。

本研究は、実航海での性能を自動車の「10モード燃費」のように航行条件別に評価する指標を確立することを目的としている。

本年度は、２年間の研究期間の最終年度としてコンテナ船の実海域の性能鑑定ガイドライン（コンテナ船の波浪中での性能評価指標の算出方法）を作成した。

③ 総合的な防食性能向上のための技術基盤確立

IMO（国際海事機関）において、バラストタンクにハイスペック塗装が強制

化された。

本研究は、別項の通り、生産部会を中心に対応した。

④　船体構造関連規則への対応

技術委員会では、新規則（IMO･GBS､IACS（国際船級協会連合）･CSR等）の議論に積極的に関与するために、必要な技術資料の作成、人材派遣等を行うこととしている。本年度は、国際的な場での大きな動きが無かったことから、IMO、IACSの動向把握に努めた。

(2) 基準・規格への対応

①　IACSのCSR（共通構造規則）への対応

平成18年４月、IACS･CSRは発効したが、依然としてタンカー規則とバルクキャリア規則との調和作業等が進展していない。このため本年度はNK等、船級協会を通じてIACSの改正作業の状況等の情報把握に努めた。

②　IMOのGBS（ゴールベースの新造船構造基準）への対応

IMOで実施中のGBSへの適合検証（TierⅢ）について、本会の意見を集約し、国交省に提出し、造船業界の意見反映に努めた。

③　IMOのIPR（知的財産保護）への対応

IMO-GBSにおいて、SCF(Ship Construction File)として船級承認時の設計情報を船上・陸上に保管することが義務づけられているが、韓国造船所から中国への図面流出事件を契機にIPR（知的財産保護）の取扱いに関する問題が再浮上した。

このため日本は、平成20年11月のIMO第85回海上安全委員会において、IPRについて適切な考慮を行う旨の記述がGBS(TierⅢ)に反映させるよう提案し､ガイドライン（案）に盛り込まれることとなった。

これを受け、CESA主導により、造船・海運・IACS３者によるSCFの具体的内容の確定及び知的財産保護対象を選定することとなった。このため本会も専門家を派遣し、業界意見の反映に努め、平成21年５月のIMO第86回海上安全委員会に３者の合意案を提出すべく作業行いつつ、年度を超した。

④　IMOのバラストタンクのPSPC（塗装性能基準）への対応

平成21年３月のIMO船舶設計設備小委員会（DE52）において、防食措置として従来の塗装によるもののほか、代替の防食手段として耐食性の鋼材の使用を認めることが合意された。本会は、関係する業界メンバーと密接な情報交換に努めた。

⑤　IGC（IMOガスキャリア）コード改正への対応

平成18年10月のIMO第83回海上安全委員会（MSC83）において、英国及びSIGTTO（国際ガスタンカー運航者及び基地操業者協会）より、IGCコードの改正提案がなされ承認された。

このため、IMOの指示を受けたSIGTTOは、関係者参加の下、平成18年度から改正のためのSG（ステアリンググループ）を設置した。

本会も同ＳＧに専門家を派遣し、業界意見の反映に努めつつ、年度を越した。

(3) IMO事業への協力

①　IMO会合への専門家派遣

本会は、国土交通省の要請によるIMO会合への専門家の派遣協力事業を毎年度実施している。本年度は次の会合に対し、業界代表として専門家を派遣して、同事業に協力するとともに、業界意見の反映に努めた。

(a) 第84回海上安全委員会（MSC84）

５月７日～５月16日までロンドンで開催され、GBS、PSPCについて審議がなされた。（USC・柴崎公太氏、USC・武田清隆氏）

(b) 第51回復原性満載喫水線漁船安全小委員会（SLF51）

７月14日～７月18日までロンドンで開催され、区画と損傷時復原性、非損傷時復原性について審議がなされた。（三菱重工・上田直樹氏）

(c) 第85回海上安全委員会（MSC85）

11月26日～12月５日までロンドンで開催され、GBS、IPRについて審議がなされた。（三井造船・前田泰自氏、三菱重工・北村欧氏、三菱重工・渡辺祐輔氏）

(d) 海洋環境保護委員会第2回温室効果ガス対策中間会合（MEPC GHG）

３月９日～３月13日までロンドンで開催され、新造船のエネルギー効率向上を目的としたエネルギー効率設計指標（デザイン・インデックス）ガイドラインの改正案及び基本的な認証手法、既存船を含めたエネルギー効率向上のための個船の運航的手法を管理・支援するツールとしての「船舶効率マネージメントプラン」について審議がなされた。（三菱重工・上田直樹氏）

(e) 第52回船舶設計設備小委員会（DE52）

３月16日～３月20日までロンドンで開催され、貨物油タンクの腐食防護処置、腐食防食措置の保守・修理のガイドライン策定について審議がなされ

た。（今治造船・神田俊介氏、ＵＳＣ・武田清隆氏）

② IMOのNGO資格取得

IMOでは、海運業界と比し、造船業界の意見が十分に反映されているとは言いがたい状況にある。このためIMO内で造船のプレゼンスを高めるため、造船業界NGO取得を目標に、技術委員会と企画委員会とで合同の検討会を設置した。検討の結果、本会は船技協で推進中のASEF（アジア造船フォーラム）をベースに、日本・韓国・中国の各造船工業会を中核とした造船NGO取得を目指すという、両委員会の合意を得た。船技協と所要の調整を行いつつ、年度を超した。

(4) 環境問題への対応

平成18年４月１日、「改正大気汚染防止法」の施行により、造船業界も揮発性有機化合物（VOC：Volatile Organic Compounds）の排出規制の対象となっている。このため、生産部会・VOC削減対策検討会では、法規制と自主的取組みを併せて、2000年度対比で2010年度には、VOCを30％削減することを目標とし、本年度は以下の作業を行った。

① 規制対象施設（排風量10万㎥以上の能力を有する塗装施設：排出基準値は700ppmC）を有する本会会員会社14事業所について、年２回以上の濃度計測を徹底するよう周知するとともに、測定結果を調査した。

② 自主的取組みを策定する上で必要となる塗料使用量（VOCの総排出量）の調査、低VOC塗料の導入状況の調査を実施した。

③ 低VOC塗料の新製品に関する情報の収集に努めた。

(5) 生産技術に関する取り組み

① 防食性能向上のための技術基盤確立

生産部会では、船技協と共同でIMOのPSPCに係る造船現場への影響に対処するため、最も影響が大きいと思われる、1)効率的な下地処理技術（特にエッジ処理技術の効率化）、2)塗装工程管理技術（特に塗膜厚計測・制御・管理技術）への対策を重点的に推進し、種々の検討作業・実証実験等を実施した。（期間：平成19～20年度）

(a) 効率的な下地処理技術

IMOのPSPCで要求されるハイスペックのエッジ処理を、鋼材のNC自動切断時にほぼ可能となるエッジ処理技術を確立（新型NC切断装置を開発）した。

(b) 塗装工程管理技術

「塗装施工中の塗装膜厚管理」及び「塗装施工後の塗装膜厚計測・検査・手直し」等の工数を省力化する技術として、Self Indicating塗料（発色顔料）の特性を利用した非接触式の膜厚計測技術及び計測データ自動処理記録システムを開発した。

② 塗装対策基準

IMOの塗装基準対策の一環である「PSPC品質管理プロセス（検査計画)」については、「本会生産部会」、「中小型造船工業会・塗装研究部会」、「船舶海洋工学会・塗装PJ研究委員会」の３者で、「塗装品質標準作成ＪＷＧ」を結成し、作業を行なった。

その結果、５月に、「PSPC品質管理プロセス（検査計画)」を作成し、船主・塗料メーカ等関係各方面への周知を図る活動を実施した。

また、「鋼材の表面処理規準(塗装下地サンプル写真集)」の作成については、船技協が主体となって研究を推進した。本会は、写真の提供等、所要の協力を行った。５月、同サンプル写真集が完成し、関係者に発売された。

③ 船舶海洋工学会への協力

船舶海洋工学会の「塗装PJ研究委員会」は、IMOのPSPCが定めるエッジ処理仕様（「２Ｒ処理」又は「３パスグラインダー処理若しくは同等の工程で塗装前に処理する事」）における「３パスグラインダー同等の定義」を明らかにするために同塗装基準に適合したエッジ形状の合理的基準を確立し、より高い塗膜性能が保証されることを実験的に証明することとしている。本会は、同委員会をサポートすべく、委員を参加させるなど、産業界・学会間での連携に努めた。

エッジ形状とエッジ膜厚保持率の関係を解明するための様々なエッジ塗装実験及び国内造船各社で使用している型鋼・平鋼のサイズ・エッジ形状の調査並びにミルメーカーとの意見交換会等の検討を行い、報告書をとりまとめた。

④ 将来の生産技術のあり方の検討

生産部会では平成20年２月に、同部会の下部機構として、次世代を担う30～40歳位の若手技術者で構成する、「2020年の生産技術のあり方を考える会（2020年検討会)」を新たに設置した。同検討会では幅広い角度から、2020年における造船の生産技術のあり方について検討を行うとともに、最先端の他産業の調査（工場見学及び懇談会）等を実施した。

(6) 造船技術者社会人教育センター

本会は中小造工、船舶海洋工学会と共同で、我が国造船業における若手技術者の技術力向上を図ることを目的として、平成13年４月より「造船技術者 社会人教育」を推進しており、本年度も、日本マリンエンジニアリング学会の支援を得て４月に、第８回「造船技術者 社会人教育」を開講し、例年同様、３日間の集中講義と６ヶ月間のＥメールによる通信教育が行なわれ、９月27日に成功裡に終了した。

基礎コース（８コース）と中堅コース（２コース）の計10コースから構成される本講座には、造船会社29社230名、海運会社、船級協会等を初めとしたその他の関係者57名の総勢287名（過去最高数）の受講生が参加し、通算受講者数は1,321名となった。

本教育事業をより弾力的に運営すべく、平成15年4月に設立された「造船技術者社会人教育センター」を、平成20年４月に任意団体として発足させた。本会は、同センターの運営及び事務処理等、事業が円滑に推進されるよう協力を行った。

(7) 造船学術研究推進機構

本機構は、平成５年２月、「大学における船舶・海洋関連の学術的基礎研究活動の活性化及び多くの優れた人材のこれら研究分野への積極的参加」を支援するため、本会会員19社により設立された。

同機構では、本年度も、全国の国公私立大学の関係学部及び大学院に対し研究テーマの募集を行ったところ、19大学から45件の応募が寄せられた。

これら応募について、所定の審査を行った結果、うち23件を選定し、総額1,830万円の研究助成金を交付した。

本会は、同機構の運営及び事務処理等、事業が円滑に推進されるよう協力を行った。

３．労務総務委員会関係

Ⅰ．総務財務関係

(1) 広報関係

①　パブリシティ

本会は、定例の会長記者会見を、４月、６月、９月、11月、12月、２月、業

界紙及び一般紙を対象に開催した。また、５月、７月、10月、３月には業界紙を対象に専務理事記者会見を開催した。会見では新造船の受注量・工事量統計等を織り込んだ造船関連資料を配布し、国内外の造船・海運関連の動きを中心に説明するとともに、必要に応じ、「JECKU会議の開催」、「鋼材の需給価格問題」等、造船業界における主要な出来事を説明した。

また、内外のマスコミ、研究機関、金融機関、調査機関、企業等からの問い合わせに対し、本会で作成した「造船関係資料（和文・英文）」等をベースに、造船業の置かれた現状・問題点、将来の見通し等について説明し、広報活動を展開して、各方面に対し業界事情の理解を促進した。

② 展示会

６月２日から６日まで、ギリシアのヘレニコで開催された「Posidonia 2008」国際海事展に日本船舶輸出組合と共同で出展参加した。

(2) 環境関係

本会は、例年通り、日本経団連の環境自主行動計画「温暖化防止対策・廃棄物対策」に関する調査に協力し、9月に「平成19年度における造船業のCO2排出量削減概況」、12月に「平成19年度における造船業の廃棄物最終処分量」を取りまとめ、日本経団連に報告するとともに会員会社にフィードバックした。

また、「化学物質排出把握管理促進法（PRTR法）」に基づき調査された「平成19年度における造船業の化学物質排出量・移動量」を取りまとめ、各社の参考に資した。

(3) 法規・株式関係

法規・株式小委員会は、会員会社の株主総会運営の充実化・効率化図るため、７月、２月に会議を開催し、各社の定時株主総会のスケジュール・運営等について情報・意見交換を行った。また、規程類変更の取り組み状況や法務事項の諸問題についての情報交換を行った。

(4) 財務関係

① 税制関係

本会は、国土交通省や他の業界団体と連携を密にしながら、造船業界に関係の深い租税特別措置法の存続と既存税制の改正を中心に、要望活動を展開した。

年度当初には、会員会社に対し平成21年度税制改正要望事項に関する調査を行い、これをもとに具体的要望事項を取りまとめた。９月に入り、「法人実効税率の軽減」、「国際課税制度における受取配当金の益金不算入制度の導入」、「連結納税制度の改善」、「特定資産の買換えに係る特例措置（長期所有土地から建物、機械装置等への買換え）の延長・恒久化」、「土地重課税制度の廃止」、等を重点項目とし、自民党をはじめ、政府・関係方面に対し要望した。12月、自民党は平成21年度税制改正大綱を決定したが、本会の重点要望事項に関しては次の通りの結果となった。

(a) 法人実効税率については、「国際的整合性の確保及び国際競争力強化の観点から、社会保険料を含む企業の実質的な負担に留意しつつ、課税ベースの拡大とともに税率の引下げを検討すること」が明記された。

(b) 国際課税においては、間接外国税額控除制度を廃止し、外国子会社配当益金不算入制度を創設。

(c) 特定資産の買換え特例については、適用期限を３年延長。

(d) 土地重課税は、適用停止措置の期限を５年延長。

(e) 連結納税制度の改善は見送り。

② 経理関係

本会は、会員各社が発表する「平成19年度決算」及び「平成20年度中間決算」について情報交換を行った。また、12月には経理情報交換会を開催し、各社の会計方針及び経理処理、会計監査への対応等に関して幅広く情報交換を行った。

Ⅱ．労務安全衛生関係

(1) 春季交渉関係

日本基幹産業労働組合連合会（基幹労連）は、アクティブプラン09春季取り組みとして、傘下の各組合が２月20日に一斉に要求書を提出した。

今次春季取り組みは、「アクティブビジョン2010」で定めた基本方針に基づき、賃金など主要な労働条件については２年毎の要求であり、昨年の交渉で決着していることから、本年は一時金や格差是正のための処遇改善（退職金、有給休暇等）のみの要求となった。

主要要求項目である一時金については、総合重工では、三菱重工：52万円＋４ヶ月、ＩＨＩ及び三井造船：40万円＋４ヶ月、住友重機械：5.8ヶ月、また、大

手造船専業では、川崎造船：3.5ヶ月＋業績連動、住友重機械マリンエンジニアリング：6.0ヶ月の要求となった。なお、川崎重工、ユニバーサル造船及びIHIマリンユナイテッドは業績連動方式を採用している。

今次交渉では、原材料価格の高騰や円高の進行により、各社とも当初見込んでいた業績を下回ったことに加え、世界規模での急激な景気減退が進行したため、経営側にとっては先行き不安の中で慎重な対応を余儀なくされた。

交渉の結果、３月18日に総合重工を中心に順次回答がなされ、一時金については、総合重工では、三菱重工：39万円＋４ヶ月＋生産協力金１万円、ＩＨＩ：4.0ヶ月、三井造船：18.4万円＋４ヶ月、住友重機械：4.47ヶ月、川崎重工：105万円＋業績連動分、また、大手造船専業では、川崎造船:3.5ヶ月＋業績連動分、住重マリン：5.9ヶ月、ユニバーサル：3.6ヶ月＋業績連動分で決着した。

一方、中手専業会社の一時金については、大島造船所：5.5ヶ月（要求50万円＋４ヶ月）、サノヤス・ヒシノ明昌：36万円＋４ヶ月（要求50万円＋４ヶ月）、名村造船所：5.5ヶ月（要求50万円＋４ヶ月）、佐世保重工：5.89ヶ月（要求55万円＋４ヶ月）の４社が３月内に回答した。その他の中手各社については、交渉を継続しつつ、年度を超した。

(2) 労務安全衛生関係

① 労務関係

本会は、基幹労連のアクティブプランの交渉の背景となる一般経済情勢及び他産別の動向等の調査を行うとともに、会員会社の賃金・一時金・労働時間等労働諸条件の実態について定期的な情報交換を行った。

また、労働行政の動向の把握及び問題点の検討を行い、逐次関係各方面に業界意見の具申を行った。特に、一昨年から問題となっている偽装請負については、引続き関係行政当局や日本経団連の動向を把握するなどのフォローアップを行った。

② 安全衛生関係

本会は、平成20年の安全管理目標を19年と同様に、重大災害ゼロ、休業災害度数率0.87以下、強度率0.20以下と設定し、安全衛生管理体制の強化、重大災害の根絶及び類似災害の防止対策の徹底等、重点推進項目を掲げ、諸策を実施した。

また、造船業で重大災害が多発したことを受けて、８月及び１月、国土交通省並びに厚生労働省から労働災害の撲滅に向け、徹底した対応を図るよう指

導を受けた。本会は、理事会において労務総務委員会の策定した「各社トップのリーダーシップによる安全対策の更なる推進」はじめ６項目からなる「本会の安全対策強化の基本的考え方」、並びに「本会理事会・正副会長会議等に定例的に災害発生状況を報告すること、安全プロ集団による死亡災害発生事業所における安全総点検の実施」などを盛り込んだ「安全対策強化に関するアクションプラン」の実施を決議した。

③　安全衛生研修会の開催

本会は、従来から必要に応じ、会員事業所の安全衛生担当課長を集め、安全衛生研修会を開催し、各事業所の安全衛生対策の一助としてきたが、本年度は、７月に開催した。

今回は、本年度の主要活動である新規入構者向けの安全教育ビデオ（ＤＶＤ）の完成を機にその試写を兼ね、ＤＶＤの効果的利用を徹底するための説明会を行い、造工全37事業所のほか計50名が参加した。

また、労働行政の動きとしては、「第11次船舶製造業における労働災害防止対策の解説とポイント」について上山勝康氏（兵庫県労働局安全課長）、及び、職場におけるメンタルヘルスの重要性に関しては、「メンタルヘルスは“安全”を支え組織力を強化する」について土田悦子氏（中央労働災害防止協会健康確保増進部上席専門役）の外部講師による講演を行い、各事業所の安全衛生管理の参考に資した。

④　安全衛生強化月間

本会は、基幹労連と共催で、７月及び２月を「安全衛生強化月間」に設定し、安全ポスター並びに垂れ幕（安全衛生スローガン標記）を作成し、会員事業所に配布して、安全衛生の徹底を図った。

⑤　安全衛生表彰

本会は、毎年、安全衛生管理目標を達成した事業所並びに一定の安全成績を収めた事業所に対し、表彰を行なっている。本年も安全優秀賞に３事業所、安全優良賞に８事業所、計11事業所を選定し、２月の安全衛生小委員会で表彰した。また、永年に亘り安全衛生活動・実務に精励した方を称えるために、事業所から推薦のあった安全衛生功労者４名を表彰した。

⑥　高齢・障害者雇用支援機構受託事業

高齢・障害者雇用支援機構は、平成10年度から産業団体が会員企業向けに行う「産業別高齢者雇用推進事業」を支援している。

本会は、一昨年末の同機構からの当該事業受託についての打診を受け、「安全

衛生分野における高齢者雇用推進」に特化した事業としてこれを受託した。

今年度は、主に安全衛生分野における高齢者の意識調査と造船を地場産業に持つ地域での現地ヒアリング調査等により、造船業高齢者雇用推進につながる情報収集と高齢者活用に係る課題の整理を行い、来年度のガイドライン策定に向けた基礎的データとして報告書に取りまとめた。

なお、同機構との契約は単年度の契約であり、契約額804万円に対し、実際の事業支出額は551万円となったため、残額を遺漏なく同機構へ返還した。

⑦　全国造船安全衛生対策推進本部（全船安）の活動

本会、日本中小型造船工業会、日本造船協力事業者団体連合会で構成されている全船安は、「船舶製造又は修理業」の労災保険の収支改善に向けて、現場の安全相互点検をはじめとする安全衛生推進活動を展開している。

本会は、安全衛生関係行政の動向に関する情報提供等、随時、全船安の活動に積極的に関与しているが、今年度は特に、新規入構者の安全衛生への意識高揚を狙いとした教育用ビデオの作成を支援し、また、このビデオが造船現場においてより効果的に利用されるよう所要の協力を行った。

平成20年度の全船安対象（傘下事業所数約3,800）の休業災害度数率は2.18（前年度2.30)、強度率は0.74（同0.81）であった。

(3) 福利厚生対策

福利厚生関係では、本年度も「造船業における福利厚生の実態調査（制度編)」を取りまとめ、会員会社に配布し参考に供した。

(4) 造船産業労使会議

第48回造船産業労使会議は、12月に労使首脳が参加して開催され、「造船業を取巻く諸課題」、「基幹労連の諸活動」等に関し、報告並びに意見交換が行われた。

また、下部機構の労働経済調査研究委員会は、本年度２回開催し、①基幹労連の春季労使交渉（AP09）の基本骨子、②基幹労連の次期活動方針、③ワークライフバランス、④労働関係法改正を巡る行政の動向等について報告及び情報交換を行った。

安全衛生推進専門委員会では、①本会及び基幹労連の安全衛生活動、②安全衛生強化月間の実施要領、③全船安の活動状況、④21年度事業計画等について報告・審議を行うとともに、毎年実施している労使合同による安全衛生点検を７月に佐世保重工佐世保造船所並びに三菱重工長崎造船所でそれぞれ実施した。

その他、政策懇談会（旧称「産業問題懇談会」）を２回開催し、①最近の造船事情、②基幹労連の諸活動について意見交換を行った。

(5) 造船業界合同就職フォーラム

造船業界では、過去の不況の影響により採用を手控えてきたことから、学生の認知度は低く、また、船舶工学系の卒業生の多くも他産業に就職するという状況にある。そこで、昨年度から、造船業界の認知度を高めて就職の選択肢の一つとして考えてもらうべく、各社が一堂に会する合同就職説明会を開催している。

今年度は、本会の主催のもと12月10日に横浜、同月17日に神戸の２カ所において「造船業界合同就職フォーラム」を開催し、会員企業15社がブースを出展した。来場者は両日合わせて約500名を数え、また、参加企業及び学生からは高い評価が得られた。

４．中手造船委員会関係

本委員会は、定例として本会正副会長会議の都度開催している。同会議の議事内容について報告の他、中手造船業特有の諸問題について意見交換を行った。

さらに、海運市況、造船市況及び韓国等主要の造船国の現状に関する資料を作成して、中手各社の業務の参考に供した。

また、本委員会の下部機構である「中手造船委員会産業戦略会議」においては、実務レベルでの情報交換を積極的に進め、本委員会における審議事項の整理に当たった。

５．事務連絡組織関係

本会には、常設委員会関係の他に、総務関係事項等を検討する組織として、総務部長会議が設けられており、本年度も必要に応じ会議を開催し、当面する総務関係諸問題の処理について、情報・意見交換を行った。

会　員　名　簿

法人会員20　　（平成21年3月31日現在）

会　　社　　名	指 定 代 表 者	
株式会社ＩＨＩ	社　　長	釜　　和　明
株式会社 アイ･エイチ･アイ マリンユナイテッド	社　　長	今清水　義　紀
今治造船株式会社	社　　長	檜　垣　幸　人
株式会社大島造船所	代　　表	南　　尚
尾道造船株式会社	社　　長	濱　根　義　和
川崎重工業株式会社	社　　長	大　橋　忠　晴
株式会社川崎造船	社　　長	谷　口　友　一
幸陽船渠株式会社	社　　長	檜　垣　俊　幸
佐世保重工業株式会社	社　　長	森　島　英　一
株式会社サノヤス・ヒシノ明昌	会　　長	南　雲　龍　夫
株式会社新来島どっく	社　　長	川　上　隆　陸
住友重機械工業株式会社	会　　長	日　納　義　郎
ツネイシホールディングス株式会社	代表取締役	川　本　隆　夫
株式会社豊橋造船	社　　長	栗　本　　至
内海造船株式会社	社　　長	嶋　末　幸　雄
株式会社名村造船所	社　　長	名　村　建　彦
函館どつく株式会社	副　社　長	大　村　靖　夫
三井造船株式会社	会　　長	元　山　登　雄
三菱重工業株式会社	会　　長	佃　　和　夫
ユニバーサル造船株式会社	社　　長	三　島　愼次郎

団体会員　1

社団法人日本中小型造船工業会　　会　長　　石　渡　　博

準 会 員　0

（本事業年度内の指定代表者の変更）

①ユニバーサル造船株式会社　　芦川末良　→三島愼次郎　（平成20年６月20日）

②ツネイシホールディングス株式会社　神原勝成　→川本隆夫　（平成21年１月１日）

役　員　名　簿

理事22、監事３　　（平成21年3月31日現在）

会　　長	理　　事	田　崎　雅　元	学識経験者
副 会 長	同	元　山　登　雄	三井造船
同	同	日　納　義　郎	住友重機械工業
同	同	伊　藤　源　嗣	学識経験者
同	同	佃　　和　夫	三菱重工業
同	同	南　　尚	大島造船所
同	同	南　雲　龍　夫	サノヤス・ヒシノ明昌
専務理事	同	南　部　伸　孝	学識経験者
常務理事	同	桐　明　公　男	（　同　）
	同	釜　　和　明	ＩＨＩ
	同	檜　垣　幸　人	今治造船
	同	濱　根　義　和	尾道造船
	同	谷　口　友　一	川崎造船
	同	檜　垣　俊　幸	幸陽船渠
	同	森　島　英　一	佐世保重工業
	同	川　上　隆　陸	新来島どっく
	同	川　本　隆　夫	ツネイシホールディングス
	同	栗　本　　至	豊橋造船
	同	嶋　末　幸　雄	内海造船
	同	名　村　建　彦	名村造船所
	同	大　村　靖　夫	函館どつく
	同	三　島　愼次郎	ユニバーサル造船
	監　　事	小笠原　利　之	学識経験者
	同	森　　賢　一	（　同　）
	同	井　上　　晃	（　同　）

（本事業年度内の役員の異動）

①理　　事　芦川　末良（ユニバーサル造船）　（平成20年６月20日退任）
　理　　事　三島愼次郎（ユニバーサル造船）　（平成20年６月20日就任）
②理　　事　神原　勝成（ツネイシホールディングス）　（平成21年１月１日退任）
　理　　事　川本　隆夫（ツネイシホールディングス）　（平成21年１月１日就任）
③常務理事　緑川　好浩（学識経験者）　（平成20年12月31日退任）
　常務理事　桐明　公男（学識経験者）　（平成21年１月１日就任）

相談役・顧問名簿

相談役６　　（平成21年3月31日現在）

前　田　和　雄	昭和60年６月26日～昭和62年６月24日　本会会長
合　田　　茂	平成５年６月16日～平成７年６月22日　（同）
藤　井　義　弘	平成７年６月22日～平成９年６月19日　（同）
相　川　賢太郎	平成９年６月19日～平成11年６月15日　（同）
岡　野　利　道	平成13年６月19日～平成15年６月17日　（同）
西　岡　　喬	平成17年６月21日～平成19年６月19日　（同）

常勤顧問２　非常勤顧問１　　（平成21年3月31日現在）

豊　平　重　孝（常　勤）　（注）
緑　川　好　浩（常　勤）
宇田川　新　一（非常勤）

（注）豊平重孝顧問は、平成21年3月31日をもって退任

平成20年度 新造船受注・工事量一覧表

区分	船種	国内船 隻数	国内船 千総トン	輸出船 隻数	輸出船 千総トン	合計 隻数	合計 千総トン
受注量	貨物船	22	848	379	14,593	401	15,441 (137)
	油槽船	9	190	182	6,973	191	7,163 (160)
	その他	1	35	2	14	3	49 (－)
	計	32	1,073	563	21,580	595	22,653 (144)
起工量	全船種計	30	678	493	18,717	523	19,396 (115)
進水量	全船種計	15	409	468	18,824	483	19,233 (104)
竣工量	全船種計	20	384	455	17,916	475	18,300 (99)

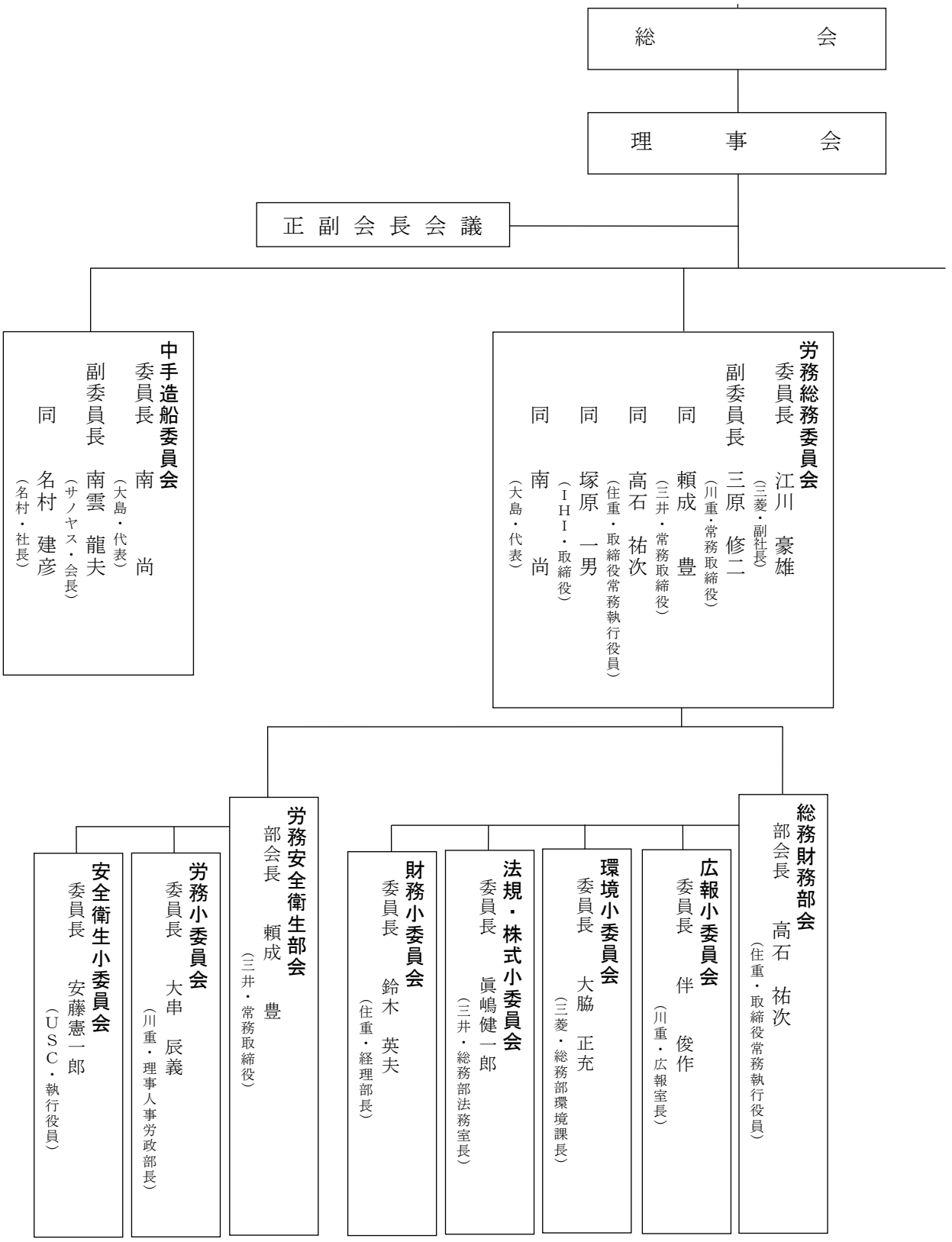
（注）１．国土交通省建造許可ベース（対象は2,500総トン以上または長さ90m以上の一般商船。純客船は除く）。

２．四捨五入の関係により末尾の数字が合わないことがある。

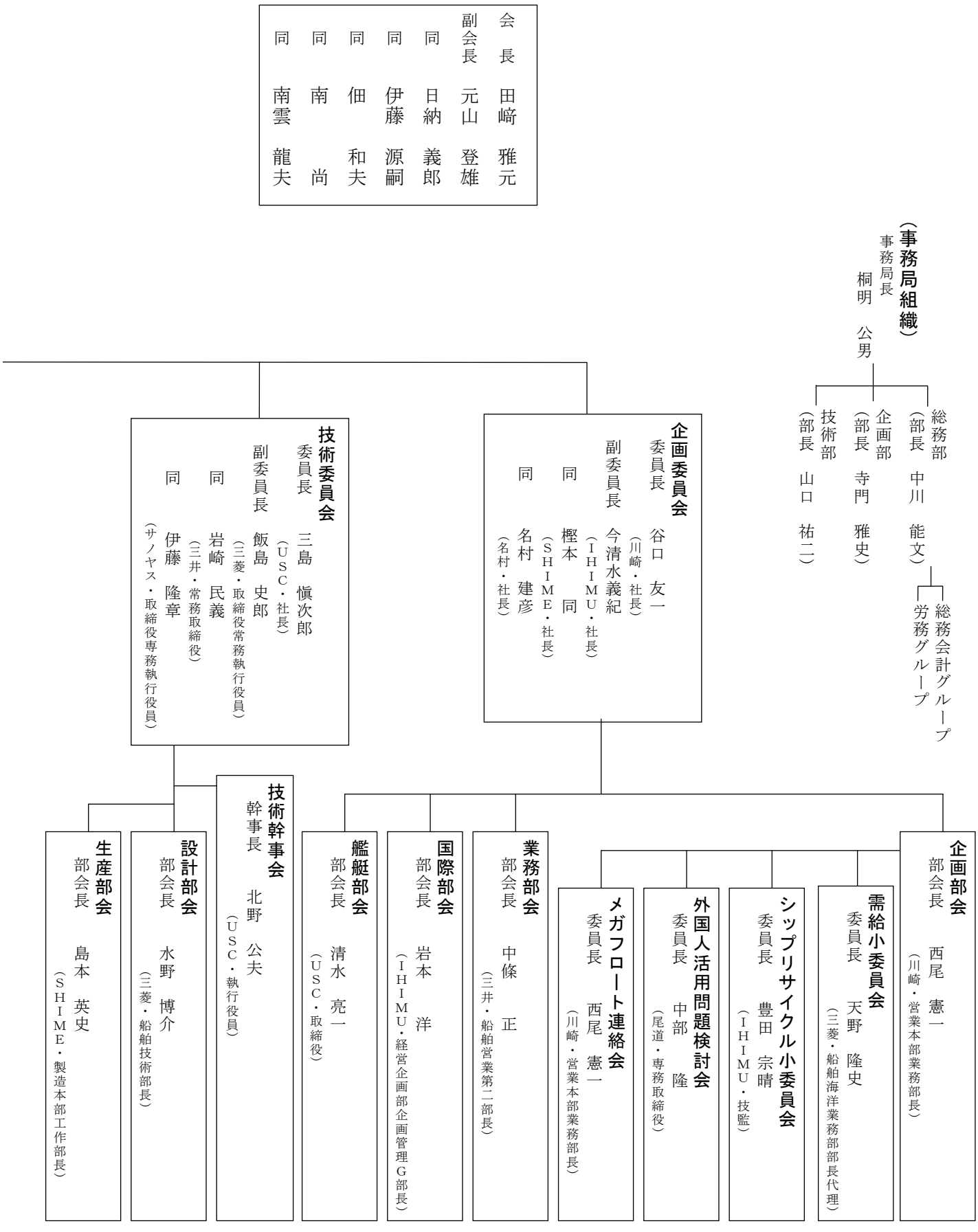
３．（ ）内は対前年度比(%)を示す。

社団法人 日本造船工業会 組織図

（平成21年3月31日現在）



（注）社名略称
①ＩＨＩＭＵ…アイ・エイチ・アイ　マリンユナイテッド
②川崎…川崎造船
③ＵＳＣ…ユニバーサル造船
④ＳＨＩＭＥ…住友重機械マリンエンジニアリング


会長 田﨑 雅元
副会長 元山 登雄
同 日納 義郎
同 伊藤 源嗣
同 佃 和夫
同 南 尚
同 南雲 龍夫
（事務局組織）
事務局長 桐明 公男
総務部（部長 中川 能文）
総務会計グループ
労務グループ
企画部（部長 寺門 雅史）
技術部（部長 山口 祐二）
企画委員会
委員長 谷口 友一（川崎・社長）
副委員長 今清水義紀（IHIMU・社長）
同 樫本 同（SHIME・社長）
同 名村 建彦（名村・社長）
技術委員会
委員長 三島 愼次郎（USC・社長）
副委員長 飯島 史郎（三菱・取締役常務執行役員）
同 岩崎 民義（三井・常務取締役）
同 伊藤 隆章（サノヤス・取締役専務執行役員）
企画部 部会長 西尾 憲一（川崎・営業本部業務部長）
需給小委員会 委員長 天野 隆史（三菱・船舶海洋業務部部長代理）
シップリサイクル小委員会 委員長 豊田 宗晴（IHIMU・技監）
外国人活用問題検討会 委員長 中部 隆（尾道・専務取締役）
メガフロート連絡会 委員長 西尾 憲一（川崎・営業本部業務部長）
業務部 部会長 中條 正（三井・船舶営業第二部長）
国際部 部会長 岩本 洋（IHIMU・経営企画部企画管理G部長）
艦艇部 部会長 清水 亮一（USC・取締役）
技術幹事会 幹事長 北野 公夫（USC・執行役員）
設計部会 部会長 水野 博介（三菱・船舶技術部長）
生産部会 部会長 島本 英史（SHIME・製造本部工作部長）